



Réponse à la saisine du Président de Grand Bourg Agglomération :

A partir d'exemples positifs d'habitats denses et attractifs, adaptés au territoire et des points de vigilance sur des exemples moins réussis, quel est, selon le Conseil de développement, les recommandations et/ou conseils qui vous paraissent prioritaires, pour un territoire plus dense qui reste « désirable » ?





Sommaire

Synthèse de l’avis	3
PREAMBULE	4
LES 5 PRECONISATIONS POUR REpondre A LA SAISINE	
❶ Faire évoluer la perception de la densité	6
❷ Associer les habitants dès le départ à la conception des opérations	9
❸ Garder la maîtrise publique des projets sur les espaces stratégiques	12
❹ Avoir une approche globale qui permettra de bien vivre dans son logement et dans le quartier	14
❺ Savoir s’entourer de professionnels dès le départ	16
Présentation des travaux et intervenants	17
Annexe 1 – Association Autobus : Sobriété foncière : Rôle de la voiture	18
Annexe 2 – Atelier Groupe Ad Hoc	25
Annexe 3 – Synthèse de travaux du CAUE 01 et DDT de l’Ain sur la densification douce	
Annexe 4 – Etude étudiants Université de Lyon III	

Synthèse de l'avis du Conseil de développement

(Adopté à l'unanimité lors de la Plénière du 14/03/2024)

La problématique de l'habitat interroge la réussite sociale.

La maison avec le jardin a pendant longtemps été un signe de réussite sociale. Toutefois, ce rapport à la réussite sociale évolue et se déplace : les différents retours indiquent qu'il y a une évolution des mentalités. Les jeunes générations semblent apporter un regard nouveau sur cette question. Alors, changeons de rêve !

Le conseil de développement fait sienne la proposition de l'association autobus :

**« Nous avons besoin d'un rêve de remplacement. Décrivons-le :
Un mélange de maisons jointives, de petits immeubles et de quelques rares maisons isolées,
Un mélange de propriétaires et de locataires,
Des cours et des petits jardins pour manger et jouer dehors,
Des jardins potagers en location à proximité pour ceux qui le désirent,
Une rue étroite où les véhicules roulent au pas, où les enfants peuvent jouer ensemble et où les voisins
se rencontrent pour parler,
Des places de stationnement en petit nombre et un peu éloignés des habitations,
Des alternatives de mobilité qui permettent d'avoir une voiture de moins dans chaque famille. »**

Le Conseil de développement suggère tout d'abord à Grand Bourg Agglomération de procéder à une enquête auprès des jeunes générations pour mesurer leur adhésion à ce changement de mode d'urbaniser puisqu'elles en seront les premières bénéficiaires.

Le Conseil de développement de Grand Bourg Agglomération formule ainsi 5 propositions pour un territoire plus dense qui reste agréable.

- **1 – Faire évoluer la perception de la densité** en valorisant les opérations réussies sur le territoire : communiquer vers les élus et les habitants.
- **2 – Associer systématiquement les habitants** à la conception des projets dès le départ : prendre le temps de la réflexion et de la concertation voire de la co-construction.
- **3 – Garder la maîtrise publique des projets** sur les espaces stratégiques pour dynamiser le développement des communes ou quartiers.
- **4 – Avoir une approche globale qui permettra de bien vivre dans son logement et dans le quartier** : en veillant à la qualité du projet, à son insertion dans le quartier et à la mixité fonctionnelle est sociale.
- **5 – Savoir s'entourer des professionnels dès le départ** : architectes, urbanistes, autres professionnels : accompagner les communes rurales pour aller chercher cette ingénierie.

PREAMBULE

LA COMMANDE

Grand Bourg Agglomération souhaite se donner des objectifs ambitieux pour réduire la consommation foncière et s'inscrire dans les objectifs fixés par la loi « climat et résilience ». Il s'agit de diminuer par deux l'artificialisation des sols à l'horizon 2030 soit une réduction de 34 ha par an pour Grand Bourg Agglomération et d'atteindre le ZAN « zéro artificialisation nette » en 2050.

Grand Bourg Agglomération souhaite donc intégrer cette ambition dans son projet de territoire et les différents plans thématiques.

Par courrier du juillet 2022, le président de Grand Bourg Agglomération a confié une mission sur le volet habitat aux membres du Conseil de développement :

A partir de projets réussis d'habitats denses adaptés au territoire, quels sont les recommandations ou les conseils aux élus qui vous paraissent prioritaires pour construire un territoire plus dense tout en restant attractif et en répondant aux attentes des habitants ?

Il s'agit en effet d'arriver à produire une offre d'habitat dense, vivable, désirable et abordable.

LA DEMARCHE

Un groupe de travail, assisté par la directrice de l'aménagement a été chargé de piloter la démarche et de préparer la contribution du conseil de développement.

Une séance d'ateliers en plénière a permis d'obtenir un premier cadrage des attentes des habitants du point de vue des membres du conseil de développement.

- ⊗ La décision a ensuite été prise de solliciter les étudiants de Lyon 3 du master 2 « gestion des territoires et développement local ». Sous la direction de Maryame AMAROUCHE, une quinzaine d'étudiants ont été mobilisés pour recueillir et analyser le point de vue des habitants de cinq projets d'habitat dense, choisis en lien avec les membres du groupe de travail et la Direction Aménagement. Le point de vue des élus et techniciens concernés ont aussi été recueillis.

Les étudiants ont remis 3 livrables entre novembre 2022 et fin juin 2023.

Leur travail a été présenté les 4 juillet 2023 aux 3 commissions « Projet de territoire et stratégie territoriale », « Habitat et politique de la ville » et « Aménagement, urbanisme, voirie, patrimoine ».

- ⊗ En complément, 2 membres du groupe de travail ont échangé avec Jean-Yves FLOCHON, Maire de Ceyzeriat sur l'opération « Îlot Bouvard » considéré comme une vraie réussite par les habitants.
- ⊗ L'association « Autobus » a remis une contribution sur le rôle de la voiture dans la consommation foncière.

LES PRINCIPALES IDEES CLEFS

- ▣ Le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) est considéré comme un frein au développement par de nombreux élus des communes rurales.
- ▣ La notion d'habitat dense est perçue très négativement par les élus ruraux et les habitants même si cette perception semble plus positive chez les jeunes générations.
- ▣ **Le logement idéal** en zone dense pour les habitants, c'est :
 - **La qualité du logement** : espace, luminosité, besoin d'intimité, isolation phonique et thermique, vue extérieure.
 - **La qualité perçue des immeubles** et leur **intégration dans le quartier** pour répondre au besoin d'être fier de l'endroit où l'on habite.
 - **L'ambiance du quartier** est déterminante : calme et sécurisé, avec une bonne entente entre voisins et une entraide.
 - **La proximité des services**, commerces, activités accessibles à pied ou sans voiture est plébiscitée par rapport à l'habitat en lotissement.
 - **Le besoin d'un espace extérieur privatif** (balcon terrasse espace vert, jardin) ou à défaut besoin d'espaces verts publics (parcs en centre-ville ou accès aux espaces naturels de proximité (forêts, campagne) dans les villages).
 - **La présence d'un parking privatif**, le stationnement étant souvent source de tension dans les relations de voisinage.
- ▣ **La place dédiée au stationnement** de surface doit être **réduite** pour une meilleure insertion des projets et pour laisser la place aux espaces verts à proximité des logements.

LES 5 PRECONISATIONS POUR REpondre A LA SAISINE

PRECONISATION N°1

Faire évoluer la perception de la densité.

Il s'agit de valoriser les opérations réussies sur le territoire en le communiquant vers les élus et les habitants

Présenter les enjeux de la densification de l'urbanisation

Lors de chaque débat sur le sujet et avant toute mise en œuvre d'un projet, il est important de préciser aux élus et aux citoyens que les objectifs de densité ne sont pas uniformes et doivent être déclinés selon le type de territoire (communes rurales, bourgs centres, agglomération, ...).

Il est nécessaire aussi de présenter les enjeux de la densification de l'urbanisation et les changements suivants que cela engage :

- ⊗ La limitation de l'artificialisation des sols : préservation des espaces agricoles et naturels, limitation de l'imperméabilisation des sols, ruissellement de l'eau ;
- ⊗ L'urbanisme extensif coûte cher aux communes : réseaux, route, assainissement, transport, ramassages des ordures, etc.
- ⊗ Les dépenses des communes sont en nette progression et les charges fiscales pour les habitants sont trop élevées.
- ⊗ Dire que ces contraintes imposent de repenser l'habitat du futur dès maintenant.

Il est impératif de donner du sens à ces enjeux pour qu'ils deviennent collectifs par l'appropriation de tous les citoyens qui se sentiront intégrés en tant qu'acteur dans leur ville et village.

Encourager et valoriser les opérations de réhabilitation de l'habitat existant

Pour changer la vision négative de la notion de logements denses, en particulier dans les territoires ruraux : (Grands ensembles HLM, barres, tours, logements construits dans les années 60/70 sans qualité, surpopulation et tension de voisinage, insécurité), pour limiter l'extension des espaces pavillonnaires qui sacrifient le plus d'espaces naturels et agricoles et pour répondre au souhait légitime des communes rurales de continuer d'accueillir des habitants, le conseil de développement considère prioritaire d'agir sur le patrimoine existant et :

- ✓ **D'encourager plus fortement la réhabilitation de l'habitat collectif ancien, qu'il soit public ou privé.**
- ✓ **D'accélérer la remise sur le marché des logements vacants après réhabilitation et mises aux normes actuelles ou par des opérations de démolition/reconstruction.**
- ✓ **D'organiser la densification des espaces pavillonnaires anciens en veillant à y préserver la qualité de vie.**

La densification des lotissements anciens par **la division des grandes parcelles** est une bonne réponse à la sobriété foncière. Il est observé que ce processus se développe à l'initiative des propriétaires encouragés par certains promoteurs. Le Conseil de développement n'a pas expertisé cette question plus avant mais attire l'attention des élus sur la nécessité de repenser dans leur ensemble les lotissements soumis à ce phénomène en associant les habitants. Il s'agit de construire le futur lotissement densifié en conciliant intérêts particuliers et intérêt collectif pour garantir la future qualité de vie. Un travail exploratoire piloté sur le sujet de la densification douce maîtrisée par le CAUE01 et la Direction Départementale des Territoires de l'Ain peut être utile pour alimenter la réflexion des élus.

Exemples positifs d'habitats denses sur notre territoire



Lotissement le Verger – Val Revermont : Dans une volonté forte en matière de densité et de mixité, la commune de Val-Revermont a souhaité réaliser sur 1,5 hectare 27 logements. Il y a eu une recherche de dispositifs pour protéger l'intimité des habitants.

L'îlot Bouvard à Ceyzériat : Ce projet propose la réhabilitation d'une friche de centre-ville, ainsi que la conservation et réhabilitation du site historique de la biscuiterie Bouvard. Le programme mixte propose des logements, des espaces communaux, culturels ainsi que des commerces. Il permet également la conservation et la mise en valeur du parc arboré à l'arrière de l'opération : espace public avec aire de jeux pour enfants et terrain de pétanque. Les logements du T2 au T5, en accession à la propriété ou en locatifs permettent de densifier le centre-ville. Les 5 autres logements font partie du programme HAISSOR de logements pour personnes âgées. Le parc de stationnement se trouvent en sous-sol, en utilisant le dénivelé du terrain et permettant de libérer un espace en rez-de-chaussée totalement piéton.



L' Agora à Attignat : Dans le centre du village, 10 boutiques, un vaste parking qui permet de se garer aisément, des trottoirs refaits et un mail pour accéder sans souci depuis la voie verte ; Au-dessus des boutiques sont construits 33 logements locatifs

Lors de l'aménagement de la **résidence Le Pré à Montrevel-en-Bresse** ont été intégrés des espaces voirie, des parkings et parc d'agrément. Ce projet intègre les mêmes contraintes et exigences sociales garantissant et renforçant la qualité de vie.





Les moyens de communication

La réussite d'un projet passe par le biais de sa communication au sein de l'organisation elle-même, à destination des différentes parties prenantes et bien entendu des publics ciblés qui vont ou non se l'approprier et lui donner son existence réelle, ici : les élus et les habitants.

- ▼ Créer des plaquettes ou support de présentation qui permettront de visualiser les opérations en terme d'espaces, de coûts, ...
- ▼ Organiser des conférences de présentation.
- ▼ Visiter les opérations réussies sur le territoire.
- ▼ Provoquer des rencontres régulières sous forme conviviale comme le font nos amis québécois avec leur formule « 5 à 7 »

PRECONISATION N°2

*Associer les habitants dès le départ à la conception des opérations.
Prendre le temps de la réflexion et de la concertation.*

Lutter contre le phénomène NIMBY « surtout pas chez moi »

La question de la densité pose la question de la proximité et de l'acceptation du projet par les riverains. La contestation est normale, elle doit donc être envisagée comme probable dès le lancement du projet pour être gérée et éviter les contentieux qui, au final, bloquent les projets. Pour réduire les effets du phénomène NIMBY « **Il faut co-construire les projets avec les habitants** ». Présenter un projet « ficelé » au stade du permis de construire conduit à cristalliser les oppositions au projet qui ont eu tout le temps de mûrir en l'absence d'information de la commune ou du promoteur. Le temps passé à échanger avec les riverains est souvent du temps gagné pour le constructeur qui évite ainsi la phase contentieuse.



Organiser des ateliers pour améliorer la perception de la densité

Intégrer les habitants dès les premières phases du projet est essentielle afin de contribuer à une meilleure perception de la densité. Cela peut prendre différentes formes.

Tout d'abord à l'échelle communale ou de quartier, **organiser des ateliers autour des différentes thématiques urbanistiques**, avec les habitants pour qu'ils puissent découvrir ou mieux appréhender les différentes formes de densité et les avantages-inconvénients qu'elles offrent.

Cela permet de réfléchir et d'établir collectivement des stratégies pour les projets, qui sont soumis lors de ces ateliers. Ainsi les habitants, intégrés dès les premières phases projets, seraient acculturés à l'urbanisme et aux différentes contraintes qui y sont liées, notamment sur le volet réglementaire.

Cette intégration des habitants peut également se faire **au travers de comités de suivi**. Ces réunions permettent de mettre autour d'une même table des élus, techniciens, aménageurs, promoteurs, habitants et ainsi d'échanger sur l'aménagement du territoire et d'aborder cette question de la densification.

Cela facilite la communication, la transparence et ainsi la compréhension des attentes des différentes parties intéressées, dont les celles des habitants.

Exemples :

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) propose d'animer ce genre d'atelier participatif. Ces ateliers réunissent les habitants d'un îlot, d'un village, d'une ville faisant l'objet de projets de densification et ils travaillent ensemble autour de solutions à apporter, grâce à l'accompagnement de médiateurs.



Le CAUE (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) peut aussi animer ce type d'atelier comme ce fût le cas pour la conception de l'îlot Bouvard à Ceyzériat.

Elaborer une charte de la concertation citoyenne

Cette charte élaborée conjointement par les élus, les professionnels et des panels d'habitants est signée contractuellement par les organismes liés à l'acte de construire : ordre des architectes, FFB, chambres consulaires, chambre des notaires...).

Elle vise à apporter des réponses concrètes aux interpellations des habitants, à toutes les étapes d'un projet immobilier situé dans des secteurs dont l'aménagement n'est pas piloté par la collectivité. Elle prévoit les **engagements** des porteurs de projets pour **l'information, l'échange et le dialogue** avec les habitants tout au long du projet de sa conception à sa réalisation. Elle peut aussi déboucher sur la constitution d'un collectif de citoyens interlocuteur de la collectivité dans les processus de concertation.

Le conseil de développement peut être un des acteurs de l'élaboration de cette charte.

*La charte Construction et citoyenneté de la ville de Rennes,
et la charte « Construisons ensemble dans les quartiers brestois » de Brest Métropole en constituent deux exemples inspirants.*

PRECONISATION N°3

Garder la maîtrise publique des projets sur les espaces stratégiques



Qu'est-ce qu'un espace stratégique ?

Les espaces stratégiques pourraient être définis comme les dents creuses ou les friches (habitations ou économiques) situées au cœur des centres bourgs, des villages ou des quartiers, identifiés par la collectivité comme pouvant dynamiser le centre en y installant des logements, des équipements, des commerces ou des espaces publics. Les exemples de l'îlot Bouvard à Ceyzeriat et de l'opération Agora d'Attignat sont parlants et au final plébiscités par les habitants.

Anticiper et prendre le temps d'imaginer le projet.

Ces espaces sont précieux car beaucoup plus bénéfiques pour le développement des communes et la vie sociale que les lotissements en extension urbaine. Les projets sur ces espaces doivent être mûrement réfléchis par la collectivité et s'inscrire dans sa stratégie de développement à court moyen ou long terme.

A Ceyzeriat, l'idée du déménagement de l'usine Bouvard est apparue en 2001 et ce n'est que 20 ans plus tard que le nouveau quartier a été livré.

Ce temps a été mis à profit pour concevoir et mûrir le projet en concertation avec les habitants en s'appuyant sur des professionnels (architectes et CAUE).

Garder la maîtrise publique sur ces espaces.

Pour cela, plusieurs outils peuvent être mobilisés :

Un inventaire de ces espaces à l'échelle de l'agglomération peut être réalisé en lien avec les maires pour les identifier et en mesurer le potentiel.

Le PLU ou PLUi permet de préserver les espaces au profit de la collectivité pour les projets à moyen ou long terme.

L'acquisition foncière par la collectivité ou l'EPF garantit la maîtrise publique de la future opération.

La maîtrise de la conception du projet en s'appuyant sur des professionnels indépendants (des promoteurs) et en associant les habitants pour assurer l'intégration du futur îlot/quartier dans son environnement urbain et pour définir les éléments qualitatifs du projet et notamment des futurs logements.

Exemples :

Ceyzeriat a mis la main sur la friche Bouvard bien avant le départ effectif de l'entreprise (promesse de vente) et a construit un projet de revitalisation du centre (logements, équipements publics, commerce, espace public). Du coup, la commune a été présente en tant que maître d'ouvrage de la partie publique du projet jusqu'au bout. Elle a négocié la maîtrise d'ouvrage de la partie habitat (avec la mixité entre logements locatifs sociaux et accession) avec la Semcoda sur la base de son projet (et imposé ses architectes).



PRECONISATION N°4

Avoir une approche globale qui permettra de bien vivre dans son logement et dans le quartier

Pour changer de rêve, il faut changer de méthode pour réussir à offrir des logements denses qui répondent aux attentes et aux besoins des habitants. C'est possible ! En témoignent certaines opérations réussies du territoire. Une approche globale des projets intégrant les volets urbanistique, architecturaux, paysager, environnemental, social, sécurité et déplacement est la base de cette réussite avec bien sûr l'association des habitants dès les premières réflexions sur projet.



Insérer le projet de son environnement, son quartier, son village

La construction dense n'est pas synonyme de tours ou de barres. Nos cœurs de bourgs et de villages sont denses. On y peut construire dense en respectant ces formes urbaines.

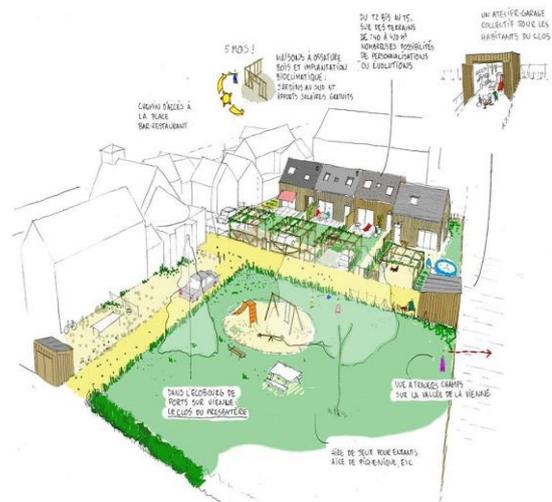
Les habitants apportent une attention particulière à la **qualité des constructions** (matériaux, couleurs, ...), et sont demandeurs **d'espace extérieurs de qualité et sécurisés**.

Une montée en gamme de la qualité des logements produits notamment en terme **d'espace, de luminosité, de vue, d'espace extérieur privatif** est nécessaire.

De même, l'agencement des logements doit être mieux pensé pour préserver l'intimité des habitants.

La présence de **parking privatif**, si possible en **souterrain**, doit être envisagée pour libérer les espaces en surface au profit d'espaces verts.

Le lotissement « le verger » à Val Revermont est un bel exemple d'insertion réussie en extension du village.



L'îlot Bouvard prouve que cela est réalisable pour les opérations de quelques dizaines de logements.

Une **approche sociologique** est bienvenue car la problématique de l'habitat interroge les différents âges de la vie ; de l'enfance à la retraite, les besoins évoluent : faire sa place dans la société, besoin de s'affirmer socialement, recherche de sécurité et de confort. L'exemple des séniors qui quittent leur pavillon pour se rapprocher des centres pour bénéficier de la proximité de services est bien connu sur le territoire.

La diversification des types de logement et la mixité sociale doivent donc être recherchées pour permettre les parcours résidentiels dans un même îlot ou quartier et pour favoriser la mixité intergénérationnelle. L'exemple de l'îlot Bouvard à Ceyzeriat avec 20 logements locatifs sociaux, 40 logements en accession et 5 logements Haissor pour séniors est intéressant.

La **sécurité** des immeubles, mais aussi celle du quartier doivent être assurées notamment avec des cheminements piéton et vélos de proximité pour l'accès aux services publics et aux commerces.

Les **déplacements alternatifs** à la voiture y compris pour les **déplacements pendulaires** avec la ville centre deviennent une priorité dans le cadre de la transition écologique. Les opérations denses situées au plus proches des centres bourgs ou villages permettent l'accès aux transports collectifs contrairement aux lotissements en périphérie. **Une réflexion sur les mobilités alternatives** devrait être conduite pour chaque nouvelle opération.

Il paraît nécessaire d'avoir une approche transversale des éléments constitutifs de l'urbanité : une architecture de qualité ne suffit pas à créer un quartier convivial et agréable à vivre, de même pour le paysage, ou les voiries, ou les matériaux utilisés, etc. Seule une approche holistique intégrant les diverses composantes de l'urbain permet d'envisager d'atteindre cet objectif ambitieux.

PRECONISATION N°5

Savoir s'entourer de professionnels dès le départ.

Selon le Conseil de Développement, au vu des différents exemples présentés précédemment, réussir une opération de logements denses est tout à fait possible.

Pour cela, il convient de respecter ces trois conditions :

- Associer les habitants dès les premières réflexions.
- Garder la maîtrise publique des projets à caractère stratégique
- Engager une démarche globale.

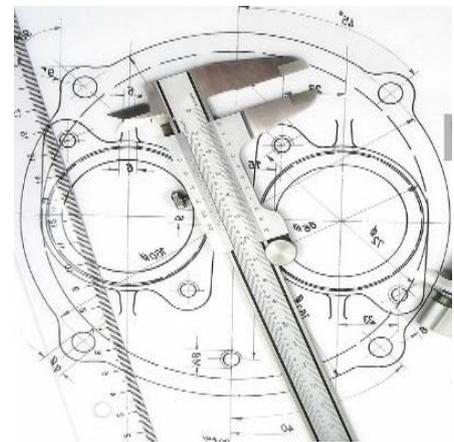
Cela ne s'improvise pas et ne peut être mis en œuvre par la seule ingénierie du constructeur car chaque opération doit être réfléchie bien en amont de son arrivée sur le projet.

Les collectivités doivent donc s'entourer d'une ingénierie dont elles ne disposent pas dans leurs services : urbaniste, architecte, structures de conseil (Cerema, Caue, AID, ...) et structures d'accompagnement (EPF, GBA...).

Grand Bourg Agglomération pourrait renforcer son appui aux communes pour leur faciliter l'accès à cette ingénierie.

Par exemple :

- En contractualisant avec ces professionnels,
- En multipliant les appels à projet auprès des communes permettant de financer l'ingénierie,
- En mettant à disposition ses propres ressources.





LES RAPPORTEURS DE CET AVIS SONT :

- M. Pascal CUISANT** – Confédération Française de l'Encadrement – Confédération Générales des Cadres (CFE-CGC)
- M. René DUCAROUGE** – Centre Ain Initiative
- M. Xavier FROMONT** – Co-président- Association pour le développement de l'agriculture biologique (ADABio)
- M. Jacques FONTAINE** – Territoire Bresse
- Mme Nicole GUILLERMIN** – Agence Locale de l'Energie et du Climat de l'Ain (ALEC 01)
- M. Gérard PERRIN** – Territoire Bourg Agglo
- Mme Catherine TESTUD** – Territoire Bresse
- M. Jean-Pierre PETIT** – CFDT

Le texte de cet avis a été validé en bureau du Conseil de Développement le 21/12/2023 et voté en assemblée plénière le 14 mars 2024. Les réflexions ont été nourries par :

- Une convention signée avec les étudiants de Master 2 – Gestion des territoires et développement local – Parcours INGETER- de l'Université Jean Moulin de Lyon III : une étude a été menée visant à recueillir les avis des habitants résidant dans des quartiers ayant fait l'objet d'opérations de densification.
- L'association Autobus (Ecomobile Club du bassin de Bourg-en-Bresse) avec son étude sur le rôle de la voiture dans la sobriété foncière.
- La rencontre avec Monsieur Jean-Yves FLOCHON, Maire de Ceyzériat pour le partage de son expérience sur le projet de l'Ilot Bouvard.
- Selon l'âge, la situation familiale, la catégorie socio-professionnelle, les besoins des habitants en service, mobilité, cadre de vie ne sont pas les mêmes. Un atelier a été fait avec des habitants de l'agglomération en se projetant en 2030 pour définir le type d'habitat qui le ferait rêver selon ses besoins et attentes et en se mettant à la place :
 - d'un jeune
 - d'un foyer avec enfants
 - d'un foyer sans enfant
 - d'un retraité
- Madame Martine BURTIN, directrice Aménagement du territoire au sein de la DGA Transition Ecologique du territoire de Grand Bourg Agglomération, a également accompagné les membres du Conseil de Développement tout au long des séquences de travail et des ateliers.



Association autosBus
Écomobile Club du bassin de Bourg-en-Bresse

Sobriété foncière : le rôle de la voiture

04/06/22

Comment loger plus d'habitants sans sacrifier les terres agricoles ? Cette question est en débat au Conseil de développement de l'Agglomération de Bourg-en-Bresse. Voici la contribution de notre association. Elle porte sur l'habitat périurbain et sur la place qu'y occupe la voiture.

Dans l'imaginaire collectif, venir habiter en périurbain, c'est acheter dans un lotissement pavillonnaire mais c'est la formule qui consomme le plus d'espace, et de loin. Il est donc urgent de changer de rêve.

On peut aussi emménager dans un quartier nouveau qui mélange des petits immeubles locatifs et des maisons en propriété et qui peut consommer jusqu'à quatre fois moins d'espace par logement.

Et n'oublions pas qu'on peut accueillir de nouveaux habitants sans aucune consommation d'espace en densifiant l'habitat ancien des villages.

Quelle place est-elle dévolue à la voiture dans l'urbanisation périurbaine ? Nous faisons deux constats à propos des quartiers nouveaux. D'abord, la rue et les parkings y occupent plus d'espace que les bâtiments. La voiture joue donc le premier rôle dans l'artificialisation des sols. Ensuite, la voiture prend d'autant plus de place qu'on désire la garer plus près de sa porte.

Dans un exemple d'habitat ancien nous voyons tout le contraire. Les rues sont étroites. Il n'y a pas de stationnement privatif. On stationne loin de sa porte. La voiture occupe deux fois moins d'espace qu'ailleurs et on déroge à toutes les normes héritées de l'époque du tout-voiture.

Et pourtant cet espace est agréable. Les voitures circulent lentement, les gens se croisent et discutent dans la rue et les enfants peuvent y jouer. Cet espace représente une alternative à l'idéal du lotissement pavillonnaire. Et cet idéal est attractif : les logements s'y vendent et s'y louent en quelques semaines.

www.autosbus.fr – contact@autosbus.fr

Correspondance : 125 rue Neuve F-01250 Journans
+33 (0) 6 87 72 92 14 +33 (0) 4 74 42 65 51

Comment loger plus d'habitants sans sacrifier les terres agricoles ? Cet aspect de la sobriété foncière fait l'objet d'un débat au Conseil de développement de l'Agglomération de Bourg-en-Bresse à la demande de nos élus. Voici une contribution à cette discussion, apportée par l'association autosBus qui travaille à promouvoir les alternatives à l'auto-solo dans la zone périurbaine de Bourg.

En ce moment, l'urbanisation en France consomme chaque année entre 30 000 et 50 000 hectares de surfaces agricoles et naturelles. Ces espaces deviennent des zones d'activité, des infrastructures de transport, des carrières, des décharges, des stades ... mais surtout des logements. La sobriété doit s'imposer dans tous ces domaines mais nous ne traitons ici que celui du logement.

Les publicitaires entretiennent le rêve de la villa et du jardin mais pour réaliser ce rêve il faut construire hors de la ville et posséder deux voitures que l'on gare à la porte de la maison. Tout cela dévore de l'espace.

Quelles sont les différentes formes de l'urbanisation périurbaine ? Quelle est leur emprise au sol ? Quelle place y prend la voiture ? Comment les changements de mobilité peuvent-ils contribuer à la sobriété foncière ? Voilà les questions que nous allons traiter ici. Mais commençons par évoquer brièvement deux enjeux plus généraux : l'espace dédié à la voiture et la mobilité périurbaine.

La voiture consomme du carburant ... et des hectares

Certains se sont essayé à représenter la surface que les villes sacrifient à la voiture et notamment à son stationnement. La Figure 1 donne l'exemple de Copenhague.

Figure 1 – La superficie des parkings à Copenhague



On voit que dans la capitale danoise, les parkings occupent presque autant de surface que les espaces verts. Il s'agit pourtant d'une ville où moins d'un ménage sur quatre possède une voiture, où moins d'un sur dix l'utilise au quotidien et où les gens se déplacent surtout à vélo, à pied ou en transport collectif. Pourtant, cette ville dispose encore de trois places de stationnement par voiture.

À Copenhague et ailleurs, on commence à refuser cet héritage des décennies du tout-voiture. À Paris, on enlève des places de parking pour rendre les rues plus agréables et pour faciliter la circulation des vélos. À Seattle (USA), on taxe les parkings des entreprises (10 € / place / jour) pour qu'elles incitent leurs salariés à changer de mobilité et pour résoudre les problèmes d'embouteillages. Même chose à Nottingham (Royaume-Uni) avec une taxe de 500

€ / place / an. À Miami, on autorise la construction de logements sans parking en vue de réduire le prix de l'immobilier à condition que le terrain soit desservi par les transports publics.

Agrément des rues, réduction des embouteillages, logements moins chers, voilà trois arguments qui plaident pour la limitation du stationnement. Nous allons y ajouter la sobriété foncière.

Moins de voitures autour des villes

C'est la devise de notre association. Elle vaut tout particulièrement pour notre territoire. Chez nous, la plus grosse émission de CO², c'est le transport. Dans nos transports, la plus grosse émission de CO², c'est la voiture. Dans nos déplacements en voiture, les plus grosses émissions de CO², ce sont les longs trajets quotidiens des périurbains¹, presque toujours en auto-solo. Ces émissions ne cessent d'augmenter alors que les autres diminuent pour la plupart. Au regard des dangers du dérèglement climatique, il y a donc urgence à changer nos déplacements périurbains.

On dira qu'il n'y a qu'à passer à la voiture électrique en attendant (peut-être un jour) d'utiliser l'hydrogène - oui mais ça ne va pas suffire. En effet, il faut vingt ans pour renouveler le parc automobile et nous avons perdu trop de temps pour que ce délai soit acceptable. De plus, la voiture électrique garde une grosse empreinte carbone² car il faut fabriquer et recycler le véhicule et ses batteries. Par ailleurs, son prix d'achat est élevé, elle prend autant de place dans l'embouteillage qu'une voiture thermique et elle tire sur un réseau électrique qui menace de saturer. Évidemment, toutes les voitures doivent devenir électriques mais il faut aussi réduire leur nombre, fortement et rapidement.

Comment faire ? ... et en particulier comment faire dans les territoires périurbains qui sont tellement captifs de l'automobile ? On n'amènera pas une gare dans chaque village ni même une bonne desserte en autocar, mais il existe d'autres solutions, non pas pour chasser la voiture mais pour en réduire la place : le vélo à assistance électrique, le covoiturage entre voisins et collègues, les lignes de covoiturage, le télétravail, la livraison groupée des commandes en ligne, etc.

Les alternatives à l'auto-solo sont prêtes. Elles vont permettre de réduire le nombre de voitures autour des villes. Tant mieux car c'est devenu une obligation.

Trois formes plus ou moins sobres d'urbanisation périurbaine

Dans l'imaginaire collectif, venir habiter en périurbain, c'est acheter dans un lotissement pavillonnaire. En réalité, au moins deux autres formes d'urbanisation existent. On peut emménager dans un nouveau quartier qui mélange des petits immeubles locatifs et des maisons en propriété. On peut aussi acheter ou louer dans un quartier d'habitat ancien.

Pour préparer rapidement cette petite note, il nous faut faire simple. Nous choisissons d'examiner trois espaces d'habitat périurbain que nous considérons comme typiques de ce qu'on trouve dans notre territoire³. Nous commençons à les présenter dans la Figure 2.

¹ À égalité avec les voitures circulant sur les autoroutes traversant notre territoire, et sur nous n'avons pas le pouvoir d'agir.

² Environ 60% de celle d'une voiture thermique

³ Il faudrait compléter cette collection avec la reconversion des anciennes fermes éparpillées dans la plaine bressanne

Figure 2 – Trois espaces d'habitat en périurbain



Espace pavillonnaire

Emprise totale 29 000 m²
 Bâtiments 3 200 m²
 Voies et parking 3 800 m²
 17 villas en propriété



Quartier mixte (collectifs et pavillons) (*)

Emprise totale 13 000 m²
 Bâtiments 2 800 m²
 Voies et parking 3 800 m²
 31 logements dont
 - 20 appartements locatifs dans trois petits immeubles - 11 villas en propriété

(*) achevé aux 3/4



Habitat ancien

Emprise totale 9 000 m²
 Bâtiments 4 000 m²
 Voies et parking 1 900 m²
 23 bâtiments dont
 - 5 maisons locatives
 - 13 maisons en propriété
 - 5 anciens bâtiments agricoles aménageables

Ces trois espaces sont localisés à Journans, une commune de 400 habitants situé à 13 km de la ville centre. Dans ce village, les habitants travaillent à l'extérieur pour la plupart et les déplacements se font en voiture. Il y a souvent deux voitures par famille. La pression immobilière est forte. De ce point de vue, les trois espaces se sont révélés attractifs au cours des années récentes.

Voici plus d'informations sur ces trois espaces (nous les résumons dans le Tableau 1) :

- L'espace pavillonnaire s'est construit en deux étapes à quarante ans d'intervalle. Il a retiré à l'agriculture environ 1700 m² par logement, beaucoup plus que dans la moyenne des lotissements d'aujourd'hui. Un quart de cette surface est artificialisé, c'est-à-dire consacré aux bâtiments, cours, rues et parkings.
- Le quartier mixte a été aménagé récemment par un opérateur public qui a déjà commercialisé les trois quarts des logements. Une fois terminé, il comprendra une majorité d'appartements locatifs organisés sous forme de trois petits immeubles. Il est quatre fois plus sobre que l'espace pavillonnaire : 400 m² retirés à l'agriculture par logement. La moitié de cette superficie est artificialisée.
- Le quartier d'habitat ancien s'est progressivement densifié à coup de réhabilitations de bâtiments agricoles, une tendance qui va probablement se poursuivre. Un cinquième des logements est mis en location par des propriétaires privés. Les logements anciens et nouveaux n'ont retiré aucun espace à l'agriculture. À titre de comparaison, on notera que dans ce quartier d'habitat ancien, un logement a une emprise moyenne de 400 m². Cette superficie est artificialisée aux deux tiers.

Tableau 1 – Emprise foncière et forme d'urbanisation

	Espace pavillonnaire	Quartier mixte	Habitat ancien
Emprise	29 000 m ²	13 000 m ²	9 000 m ²
Occupation précédente	Agricole	Agricole	Urbanisé
Logements ⁴	17	31	23
dont :			
nouveaux	17	31	7
locatifs	0	20	5
Emprise / logement	1 700 m ²	400 m ²	400 m ²
Terrain consommé / nouveau logement	1 700 m ²	400 m ²	0 m ²
Sol naturel (jardins)	75%	50%	33%
Sol artificialisé ⁵	25%	50%	67%

À ce stade, nous faisons trois constats :

- Comme on pouvait le pressentir, l'urbanisation pavillonnaire est de loin la pire des formules du point de vue de la sobriété foncière. De ce point de vue, il y a donc urgence à changer nos rêves.
- Dans une commune périurbaine, il est possible de mélanger les logements locatifs et l'habitat en propriété, et donc de diversifier la population. Cela vaut aussi bien pour un quartier nouveau que pour un espace d'habitat ancien.

⁴ À terme

⁵ Bâtiments, cours, rues et parkings.

- Dans l'espace d'habitat ancien, nombre de bâtiments agricoles ont été convertis en logements et cela va probablement continuer. Il y avait une vingtaine d'habitants dans le quartier et à terme, il y en aura probablement le double. La densification des quartiers anciens fonctionne.

Les normes d'urbanisation font beaucoup de place à la voiture

Voyons maintenant la place qu'occupe la voiture (rue et stationnement) dans les trois espaces examinés (résumé dans le Tableau 2) :

- L'espace pavillonnaire est celui qui sacrifie le plus d'espace à la voirie et au stationnement : 220 m² par logement et près de 60% du sol artificialisé. Chaque habitant gare sa ou ses voitures à quelques mètres de sa porte.
- Dans le quartier mixte, la voiture n'occupe que 120 m² par logement. Elle représente également 60% du sol artificialisé. Certains locataires garent leur voiture à quelques dizaines de mètres de leur immeuble. Cependant le stationnement n'est pas ressenti comme un problème.
- Dans le quartier d'habitat ancien, les rues sont étroites et il n'y a pas de parking privatif. La voiture n'a droit qu'à 80 m² par logement et à 30% du sol artificialisé. Quelques habitants se garent à près de cent mètres de leur habitation. Le stationnement et la circulation sont ressentis comme problématiques mais cela ne freine pas la vente ni la location des maisons.

Tableau 2 – Place de la voiture et forme d'urbanisation

	Espace pavillonnaire	Quartier mixte	Habitat ancien
Rue et stationnement / logement	220 m ²	120 m ²	80 m ²
Part du terrain artificialisé	60%	60%	30%
Stationnement privatif	100%	30%	0%
Distance du parking	à la porte	jusqu'à 30 m	jusqu'à 100 m
« problème de stationnement »	Non	Non	Oui

À ce stade, nous faisons trois constats :

- Dans les quartiers nouveaux, la rue et les parkings occupent plus d'espace que les bâtiments. La voiture joue donc le premier rôle dans l'artificialisation des sols
- On accorde plus de place à la voiture quand on désire la garer à sa porte
- L'espace d'habitat ancien déroge à toutes les normes héritées des décennies du tout-voiture. Les rues sont étroites. Il faut des petits camions pour faire les livraisons. Il n'y a pas de stationnement privatif. On doit marcher jusqu'à une centaine de mètres pour rejoindre son lieu de stationnement. Tout cela est ressenti par les habitants comme problématique. Pourtant, le quartier reste aussi attractif que les deux autres espaces. Les logements se vendent ou se louent en quelques semaines.

Changeons de rêve

Le rêve qu'on nous vend aujourd'hui, c'est un pavillon et deux voitures au milieu d'un jardin dans un espace où tous les habitants se ressemblent. Ce rêve est insoutenable. Il consomme trop d'espace. Il génère trop de déplacements. Il crée de l'uniformité sociale, voire de la ségrégation.

Nous avons besoin d'un rêve de remplacement. Décrivons-le :

- Un mélange de maisons jointives, de tout petits immeubles et de quelques rares maisons isolées
- Un mélange de propriétaires et de locataires
- Des cours et des petits jardins pour manger et jouer dehors
- Des jardins potagers en location à proximité pour ceux qui le désirent
- Une rue étroite où les véhicules roulent au pas, où les enfants peuvent jouer ensemble et où les voisins se rencontrent pour parler
- Des places de stationnement en petit nombre et un peu éloignés des habitations
- Des alternatives de mobilité qui permettent d'avoir une voiture de moins dans chaque famille.

Ce rêve alternatif forme un tout. On a besoin de bonnes alternatives à l'auto-solo pour diminuer le nombre de voitures. On a besoin de diminuer la dépendance à la voiture pour accepter de la garer un peu loin et de rouler au pas. On a besoin de marcher dans une rue étroite et sans danger pour y croiser ses voisins et leur parler. On a besoin de voisins différents de nous pour que les rencontres soient intéressantes, ... et pour boucler la boucle : on a besoin de rencontres entre voisins pour prendre envie de covoiturer.

Quel agent immobilier, quel promoteur est-il capable de nous vendre un tel rêve ? La question reste ouverte.

Sortir des normes du tout-voiture

Repensons aux grandes villes qui limitent délibérément l'espace dévolu à la voiture. Elles ont toutes sortes de bonnes raisons pour le faire et leurs décisions sont plébiscitées. À Genève par exemple, les votations visant à sortir du tout-voiture ont régulièrement obtenu de larges majorités. Alors pourquoi n'imaginerait-on pas une démarche similaire pour les communes périurbaines ?

Il faudrait agir sur trois fronts en même temps :

- Mettre en valeur un nouveau rêve d'habitat, alternatif à celui du pavillonnaire
- Développer des alternatives crédibles à l'auto-solo
- Désobéir (le mot est à la mode !) aux normes de largeur de rue et de stationnement héritées de l'époque du tout-voiture.

Comment construire un quartier de rêve dans lequel on se gare difficilement et dans lequel les voitures se croisent tout juste ? Il faut évidemment déroger à la réglementation mais c'est maintenant possible dans le cadre d'une expérimentation. Il est temps de le faire.

ANNEXE 2

Le 10.05.2022

Conseil de développement GBA Assemblée plénière du 19 mai 2022

Note de cadrage pour l'atelier « sobriété foncière »

GBA a sollicité le conseil de développement pour une réflexion sur le thème de l'habitat dans le cadre d'une politique de sobriété foncière. Un groupe de travail s'est formé et a engagé la réflexion pour, dans un premier temps débroussailler le sujet qui est très large et proposer un cadre et une démarche de travail.

La question centrale qui nous est posée est la suivante :

Quelles sont les conditions à remplir pour qu'une offre d'habitat sobre en foncier soit séduisante et réponde aux besoins et à la demande des habitants ?

Notre démarche partirait donc du point de vue des habitants. De nombreuses questions se posent :

Dès lors que l'offre foncière pour l'habitat va devenir plus rare et donc plus chère, que le coût des carburants et de l'énergie en général devient durablement prohibitif, comment va évoluer la demande des habitants traditionnellement attirés par le pavillonnaire ?

Le développement du télétravail va-t-il générer des besoins nouveaux pour l'habitat ?

Quel impact du réchauffement climatique sur le choix du type de logement ?

La prise de conscience écologique fera-t-elle évoluer la demande ?

La pandémie et les mesures de confinement sanitaire auront-elle un impact durable sur la demande ?

Comment garder une certaine intimité dans un cadre de vie agréable et fonctionnel tout en regroupant les habitats ?

Qu'est-ce qui est le plus important pour un habitant du territoire pour se sentir dans un habitat agréable et fonctionnel ?

Selon l'âge, la situation familiale, la catégorie socio-professionnelle, les besoins des habitants en service, mobilité, cadre de vie ne sont pas les mêmes.

Pour nous éclairer, nous vous proposons, en tant qu'habitant de GBA, de travailler en atelier en vous mettant à la place :

-d'un jeune

-d'un foyer avec enfants

-d'un foyer sans enfant

-d'un retraité

et de vous projeter en 2030 pour définir le type d'habitat que le ferait rêver en répondant à ses besoins et ses attentes.

Le résultat des ateliers servira au groupe de travail pour avancer dans sa réflexion.

Nous souhaitons aussi que les personnes motivées par le sujet nous rejoignent dans le groupe de travail. Nous vous reposerons la question après les ateliers.

ATELIER « SOBRIETE FONCIERE »

SYNTHESE des idées prioritaires

Jeunes/Foyers sans enfant/Foyers avec enfants/Retraités

Légende :

XXXX idée donnée par 2 groupe sur 4

XXXXX idée donnée par 3 ou 4 groupe sur 4

Idées
HABITAT <ul style="list-style-type: none">- Accessibilité au niveau du coût de location- Colocation, petits collectifs, mix collectif individuel, colocation intergénérationnelle- Proximité / idée de commun (machine à laver, outils de bricolage, garage à vélo)- Accès aux mobilités douces : train, vélo à dispo, covoiturage, piste cyclable aux horaires adaptés- Accès aux réseaux : connexion et numérique-
CADRE <ul style="list-style-type: none">-
SERVICES <ul style="list-style-type: none">- Proximité des espaces de convivialité, rencontres

Jeunes/Foyers sans enfant/Foyers avec enfants/Retraités

Idées
Pouvoir recevoir des amis, de la famille, des enfants : <ul style="list-style-type: none">- Chambre d'amis- Appartement partagé (Débat sur ce point)

Jeunes/Foyers sans enfant/Foyers avec enfants/Retraités

Idées

Accès à l'extérieur (+ vert) -> sécurisé, végétation, jeux
Jardins partagés
petits espaces verts individuels (pour manger dehors)

Proximité des écoles, périscolaire, loisirs pour enfants

->Accessible à pieds ou en vélo

Livraison de commandes groupées

Commerce de proximité / marchés (voies respectueuses et sécurisées)

Proximité service petite enfance

Accès aux transports

Regroupement des parents pour navettes / loisirs

Jeunes/Foyers sans enfant/Foyers avec enfants/Retraités

Idées

- Habitat intergénérationnel mixte individuel ou collectif en gardant son intimité
- Proximité des services :
Commerces, marchés, cabinets médicaux (cabine à éviter), espaces culturels...
- Accès Bâtiment : de plein pied ou avec ascenseur